DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

20 lutego — Nr. 3. — Rok 1932.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

14.

Nr. O. A. V. 202/2 z dnia 14 stycznia 1932 r. o określaniu stanowisk (zajęć) służbowych pracowników na podaniach wnoszonych przez pracowników P. K. P.

Ze względu na postanowienie § 26 ust. 8 nowej Instrukcji Biurowej dla Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych, Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby pracownicy zarówno stali jak czasowi, wnoszący podania do władz P. K. P., a w szczególności do D. O. K. P., pod podpisem t. j. imieniem i nazwiskiem, umieszczali swoje stanowisko (zajęcie) służbowe.

Przedstawiając wspomniane podania do D. O. K. P., naczelnicy władz służbowych winni baczyć na to, aby podania odpowiadały postanowieniom niniejszego zarządzenia i aby w nagłówku pisma, którem przesyła się podanie do władz P. K. P. (D. O. K. P.) były umieszczane obok rodzaju sprawy imię, nazwisko i stanowisko (zajęcie) służbowe danego pracownika.

15.

Nr. P. U. III. 62/10 z dnia 11 stycznia 1932 r. w sprawie ulg przejazdowych dla pracowników czasowych.

Ministerstwo Komunikacji zezwala na wydawanie pracownikom czasowym, których miejsce zamieszkania jest oddalone od miejsca pracy o **więcej** niż 100 km., a którzy nie nabyli jeszcze prawa do ulg przejazdowych (§ 3, p. 1 „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych") jednorazowych biletów bezpłatnych na przejazd do miejsca zamieszkania i z powrotem, na zasadach, określonych w rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 20.X. 1926 r. Nr. I. 14219/2/26.

SPRAWY FINANSOWE.

16.

Nr. F. D. I. 1/1 z dnia 8 lutego 1932 r. Maszynowe opracowywanie kontroli transportów i statystyki przewozów komunikacji miejscowej.

Z dniem 1 marca 1932 r. wchodzą w całej osnowie w życie Tymczasowe Przepisy zawarte pod I i II w rozporządzeniu Nr. II/2/5723/31 z dnia 18 lipca 1931 r. i ogłoszone pod poz. 120 w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 16 z dnia 12 sierpnia 1931 r.

Począwszy od powyższego dnia Centralne Biuro Statystyki Przewozów rozpocznie opracowywać maszynowo kontrolę transportów i statystykę przewozów komunikacji miejscowej, zatem, że maszynowemu opracowaniu w miesiącu marcu 1932 r. podlegają przesyłki pochodzące z tego miesiąca, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zarządza zatem, by przesyłki nadane w miesiącu lutym i nadeszłe w miesiącu marcu były rejestrowane oddzielnie, albowiem wszsytkie prace nad cedułami do tych przesyłek powinny być dokonane w sposób dotychczasowy.

Z ważnością od dnia 1 marca 1932 r. należy w Tymczasowych Przepisach cytowanych pod II (Dziennik Urz. M. K. Nr. 16 z dnia 12 sierpnia 1931, poz. 120) przeprowadzić następujące zmiany:

1) w § 2 (str. 140) należy w ustępie drugim punktu 3 skreślić treść zamieszczoną pod a, b, c, d i e, natomiast wpisać treść następującą:

„a) Dla przesyłek nadanych na stacjach kolei prywatnej lub nadeszłych na stacje kolei prywatnej:
1) znak (szyfra kolei prywatnej) i jej numer symboliczny;
2) numer (symbol) stacji wyjścia (dla przesyłek nadanych) i numer (symbol) stacji wejścia (dla przesyłek nadeszłych);
3) odległość przewozu na kolei prywatnej;
4) sumę udziału w należnościach przewozowych łącznie z opłatami dodatkowemi, nadpłatą, należnościami powstałemi w drodze — o ile należności takie przypadają w udziale kolei prywatnej.

b) Dla przesyłek przechodzących tranzytem przez kolej prywatną:
1) znak (szyfra) kolei prywatnej,
2) numer (symbol) stacji wejścia na kolej,
3) numer (symbol) stacji wyjścia z kolei,
4) odległość przewozu na kolei prywatnej,
5) sumę udziału w należnościach (jak pod a 4)".

2) W § 5 (str. 141) należy treść zamieszczoną w ustępie pierwszym pod 1 do 11 włącznie, zastąpić następującemi postanowieniami:
„1) Miesiąc nadania,
2) Numer stacji przeznaczenia,
3) „ „ nadania,
4) „ ceduły,
5) „ rodzaju przesyłki,
6) „ klasyfikacji towaru (nazwa),
7) „ kolei prywatnej,
8) „ (symbol) stacji wejścia,
9) „ „ stacji wyjścia,
10) Odległość przebyta na danej kolei prywatnej,
11) Suma udziału kolei prywatnej".

3) W § 13 (str. 144) należy w ustępie pierwszym, wierszu czwartym po słowie obrębie dodać:
„a) według stacji nadania kolei prywatnej — dla przesyłek nadanych na tej kolei,
b) według stacji przeznaczenia kolei prywatnej — dla przesyłek nadeszłych na tę kolej,
c) według stacji wejścia na kolej prywatną dla przesyłek przewiezionych tranzytem przez tę kolej.

Udziały zbiera się oddzielnie dla każdej z powyższych grup poczem tworzy się sumę ogólną udziałów dla każdej kolei prywatnej, —" natomiast należy skreślić słowa końcowe powyższego ustępu od „według" do „tabulatorze".

Począwszy od 1 marca 1932 r. nie należy od nadawców przesyłek komunikacji miejscowej żądać sporządzania kartek statystycznych, lecz należy w listach przewozowych i w cedułach na te przesyłki zaliczać i pobierać od nadawców względnie od odbiorców opłatę wskazaną w wykazie opłat dodatkowych pod I g.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych zwrócą stacjom uwagę na konieczność zamieszczania w cedułach kwot ściśle w odpowiednich rubrykach, by nie było żadnej wątpliwości do której rubryki dana kwota należy, i pouczą je o doniosłości symbolizacji i wypływającej stąd konieczności zamieszczania na cedułach odcisków wyraźnych (czytelnych) stempli z symbolami.

Wydziały Kontroli Dochodów powinny symbole sprawdzać i mylne lub niewyraźne odciski odpowiednio prostować lub uzupełniać.

Centralne Biuro Statystyki Przewozów ustali w porozumieniu z poszczególnemi Dyrekcjami pociągi, którymi powinna się odbywać wysyłka ceduł i wykazów—(II §§ 3, 8 i 10 Tymczasowych Przepisów).

Do wysyłki materjału należy zakupić odpowiednią ilość worków z wydrukowanym adresem Centralnego Biura Statystyki Przewozów po stronie zewnętrznej i z wydrukowanym adresem danego Wydziału Kontroli Dochodów po stronie wewnętrznej worków.

SPRAWY DROGOWE.

17.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 maja 1928 r. Nr. V. 10777/17/27 w sprawie normalnych warunków technicznych na dostawę szyn stalowych.

NORMALNE WARUNKI TECHNICZNE NA DOSTAWĘ SZYN STALOWYCH.

I. Warunki ogólne.

1. Inspektor-Odbiorca szyn i przydzieleni mu dozorcy winni mieć w okresie wykonywania zamó-

wionych szyn wolny dostęp w każdym czasie do wszystkich oddziałów huty.

2. Przynajmniej na tydzień przed rozpoczęciem walcowania zamówionych szyn Zarząd Huty winien zawiadomić o tem Inspektora-Odbiorcę.

3. Do sprawdzenia wymiarów szyn dostawca winien jest dostarczyć wszelkie potrzebne miary, prawidła (szablony), linje i t. p.

4. Przynajmniej na tydzień przed rozpoczęciem walcowania Zarząd Huty winien przedstawić Inspektorowi-Odbiorcy zatwierdzony rysunek szyn oraz miary, linje i prawidła odbiorcze do sprawadzenia i ostemplowania.

5. Wszystkie próby, przewidziane w warunkach przy odbiorze szyn, są dokonywane na koszt dostawcy na maszynach, które dostawca obowiązany jest oddać do rozporządzenia Inspektora-Odbiorcy.

II. Materjał szyn.

6. Szyny winny być wyrobione ze stali zlewnej.

7. Sposób wyrobu stali szynowej pozostawia się do uznania dostawcy, który jednak winien jest podać sposób wyrobu do wiamości zamawiającego.

8. Skład chemiczny stali szynowej pozostawia się do uznania dostawcy, z zastrzeżeniem, aby zawartość fosforu w stali nie przewyższała 0,06%, siarki zaś 0,05%, oraz, aby inne jej własności odpowiadały warunkom wymienionym niżej.

9. Dostawcę obowiązuje dokonywanie rozbioru chemicznego każdego spustu z określeniem zawartości węglika, manganu, krzemu, fosforu i siarki. Materjał do tego rozbioru bierze się ze strumienia podczas rozlewania stali z kadzi do zlewnic lub form.

10. Wyniki rozbioru chemicznego winny być załączone do każdego wykazu szyn, przedstawianych do odbioru.

III. Wyrób szyn.

11. Zlewki (bałwany) stalowe, z których mają być walcowane szyny, winny być największe, na jakie tylko pozwala urządzenie huty. W każdym razie objętość zlewka powinna być taka, aby z każdego mogły być wywalcowane conajmniej dwie szyny długości 18 m.

W ciągu dwóch lat od dnia ważności niniejszych przepisów Ministerstwo Komunikacji może zwalniać od tego warunku huty nie przygotowane do jego wykonania.

12. Górna część zlewka lub sztaby odwalcowanej winna być obcięta na tyle, aby na czołowych powierzchniach szyn nie pozostawało żadnych śladów jamy osadowej.

13. Szyny odwalcowane winny być zabezpieczone przed nierównomiernem ostygnięciem.

14. Górny odcinek sztaby szynowej, idący na próbę, winien ostygać razem z szynami idącemi do odbioru, ażeby warunki jego ostygania były identyczne z warunkami ostygania tych szyn.

15. Na hutach, na których ostateczne prostowanie po ostygnięciu dokonywa się na prasach stemplowych, szyny przed ostygnięciem winny być poddane tak zwanemu prostowaniu na gorąco, t. j wygięciu na gorąco wypukłością od strony główki szyny, o tyle, aby po ostygnięciu otrzymały kształt możliwie prosty.

Te huty, które mają prasy rolkowe, mogą wykończyć prostowanie, o ile tego zajdzie potrzeba, na prasach stemplowych (na zimno).

16. Ostateczne prostowanie szyn po ich ostygnięciu winno dokonywać się ostrożnie pod spokojnym naciskiem i nie powinno pozostawiać na szynie żadnych śladów.

17. Powtórne nagrzewanie szyny z jakichkolwiek powodów nie dopuszcza się.

IV. Znakowanie szyn.

18. Na szyjce każdej szyny winny być wywalcowane wypukło na 1 mm:

1) znak Polskich Kolei Państwowych P. K. P.,
2) znak huty, nadany jej przez Ministerstwo Komunikacji,
3) rok i miesiąc wykonania szyny.
4) oznacznik typu szyny, wskazany przez Ministerstwo Komunikacji, i
5) o ile dostawca sobie tego życzy, znak firmowy huty. Te wypukłe znaki i litery winny mieć wysokość 20 mm.

19) Szyny, na których znaki, wymienione w p. 18, nie będą wywalcowane nie podlegają odbiorowi.

20. Po przewalcowaniu sztaby szynowej i rozcięciu jej na szyny żądanej długości, każda szyna winna być ostemplowana na gorąco z górnego jej końca (t. j. z końca odpowiadającego górnej części zlewka) na szyjce od strony wypukłych znaków (p. 18), odpowiednim numerem spustu i zlewka; górny zaś koniec pierwszej szyny (t. j. szyny, odpowiadającej górnej części zlewka), oraz górny odcinek sztaby szynowej przeznaczonej do próby (p. 27) winny być ostemplowane nadto znakiem G. Wysokość numeru spustu, numeru zlewka i litery G winny wynosić 15 mm.

21. Miesiąc walcowania szyny oznacza się kreskami lub kropkami, wycinanemi na walcu szynowym.

V. Odbiór szyn.

22. Odbiór szyn następuje na podstawie wyników:

a) prób odporności szyn na uderzenie pod kafarem,
b) prób twardości stali szynowej,
c) sprawdzenia wymiarów szyn i
d) oględzin zewnętrznych szyn.

23. Przedstawiając szyny do odbioru, dostawca winien złożyć Inspektorowi-Odobiorcy wykaz szyn według spustów i zlewków, z oznaczeniem ilości szyn każdej długości, wywalcowanych z każdego spustu i każdego zlewka i z podaniem składu chemicznego każdego spustu.

24. Szyny, przedstawione do odbioru, winny być ułożone w jednej warstwie na podstawach dokładnie spoziomowanych, tak aby dostęp do nich był swobodny i oględziny ułatwione.

25. Szyny przyjęte będą ostemplowane na obydwóch czołowych powierzchniach stemplami odbiorczemi.

26. Na wszystkich szynach ze spustu, lub zlewka odrzuconego wskutek niezadawalającego wyniku prób, jako też na pojedyńczych szynach odrzuconych, będą skasowane wywalcowane znaki P. K. P. Polskich Kolei Państwowych.

VI. Próby szyn charakteru decydującego.

a) Próba na uderzenie pod kafarem.

27. Odcinek szyny, długości około 1,5 m odcięty od górnego końca sztaby szynowej, (p. 12) lub od górnego końca pierwszej za nią szyny, mający temperaturę wyższą od 0°, położony główką do góry na dwóch stalowych podporach, rozstawionych jedna od drugiej na odległość 1 metra, winien wytrzymać po środku dwa uderzenia baby o ciężarze 1000 kg, spadającej z wysokości, która, będąc wyrażona w metrach, winna się równać $\frac{1}{10}$ (jednej dziesiątej) ciężaru szyny na metr bieżący, wyrażonego w kilogramach. Po żadnem z tych uderzeń szyna nie powinna pękać, ani ujawniać rys.

28. Po pierwszem uderzeniu babą, strzałka przegięcia szyny mierzona przy cięciwie 1 metra, powinna wynosić nie mniej jak 25 mm i nie więcej jak 75 mm. Po drugiem uderzeniu szyna może się przegiąć na dowolną wielkość, ale nie powinna się złamać.

29. Urządzenie kafara powinno odpowiadać następującym warunkom. Fundament kafara ma być zbudowany z betonu lub trwałego kamienia, o wymiarach zależnych od właściwości gruntu, w każdym razie jednak założony na głębokości nie mniejszej jak 1 metr. Podstawa kafara umieszczona bezpośrednio na fundamencie, ma być odlana ze stali lub żeliwa w jednej sztuce i ważyć nie mniej jak 10 ton. Prowadniki baby powinny być metalowe i tak urządzone, aby baba spadała po linji pionowej bez tarcia i odchyleń na strony. Baba ma być odlana z żeliwa lub stali, lub wykuta ze stali w jednej sztuce, i ważyć 1000 kg. Stosunek długości prowadzenia baby do rozstępu prowadników powinien być nie mniejszy jak 2 : 1.

Środek ciężkości baby powinien leżeć możliwie nisko i znajdować się pośrodku pomiędzy prowadnikami. Spód baby powinien być cylindryczny, z osią poziomą, leżącą w płaszczyźnie pionowej przez środek ciężkości baby. Przekrój pionowy spodniej powierzchni baby powinien przedstawiać łuk o promieniu 150 mm i o kącie środkowym 90°.

Przyrząd do spuszczania baby powinien być tak urządzony, aby nie przeszkadzał swobodnemu jej spadaniu i zabezpieczył ją od wypadkowego odczepienia się. Podpory, na których kładzie się odcinek szyny, podlegający próbie, winny być zaokrąglone promieniem 100 mm.

b) Próba twardości.

30. Szyny poddawane są próbie twardości przez wgniatanie kuli według sposobu Brinell'a przy średnicy kuli 10 mm i nacisku 3000 kg w toczną powierzchnię główki, wygładzoną pilnikiem.

31. Maszyny użyte do próby twardości powinny dać możność sprawdzenia nacisku. Maszyny nie dające możności sprawdzenia nacisku mogą być użyte tylko w warunkach, dających możność codziennego sprawdzenia ich pracy za pomocą innych maszyn.

Czas trwania całkowitego obciążenia będzie wynosił nie mniej jak 15 sekund. Średnica powierzchni wgniatania będzie określona za pomocą przyrządu, dającego możność odczytu z dokładnością 0,05 mm.

32. Liczba twardości (stosunek nacisku w kg do powierzchni wgniatania w mm²) winna wynosić conajmniej 200 kg/mm².

VII. Ilość prób.

33. Z każdego spustu stali będzie wykonana próba na uderzenie pod kafarem z każdego trzeciego zlewka.

43. Próba na uderzenie wykonywa się najpierw nad odcinkiem górnego końca sztaby szynowej (p. 12).

35. Jeżeli próba nad odcinkiem górnego końca sztaby szynowej (p. 34) nie uczyni zadość wymaganiom, próba ta będzie powtórzona nad odcinkiem górnego końca pierwszej za nim szyny.

36. Próba nad odcinkiem z górnego końca sztaby może być na życzenie dostawcy pominięta i wtedy o wyniku próby na uderzenie decyduje próba nad górnym odcinkiem pierwszej szyny.

37. Jeżeli pięć po sobie następujących spustów dały zadawalające wyniki, to liczba prób na uderzenie może być według uznania Inspektora-Odbiorcy zmniejszona, nie mniej jednak jak do dwóch prób na każdy spust.

38. Jeżeli przy próbach według p. 35 lub 37 chociaż jedna z nich da wynik niezadawalający, to próba na uderzenie winna być wykonana ze wszystkimi zlewkami danego spustu według pp. 34, 35 i 36. Szyny ze zlewków, które dały wynik niezadawalający, odrzuca się.

39. Próbie na twardość będzie poddana ostatnia szyna każdego zlewka. Jeżeli próba twardości nad tą szyną nie uczyni zadość wymaganiom, będą poddane próbom wszystkie szyny odnośnego zlewka. Szyny nie czyniące zadość próbie twardości będą odrzucone.

40. Jeżeli pięć po sobie następujących spustów dały zadawalające wyniki, to liczba prób na twardość może być według uznania Inspektora - Odbiorcy zmniejszona, nie mniej jednak, jak do dziesięciu prób na każdy spust.

41. Jeżeli przy próbach według p. 40 chociaż jedna z nich da wynik niezadawalający, to próba na twardość winna być wykonana ze wszystkimi zlewkami danego spustu według p. 39.

42. Szyny, które uczyniły zadość próbie na uderzenie, lecz nie wytrzymały próby na twardość (p. 39), mogą być na życzenie Zarządu Kolei zaliczone do szyn drugiego gatunku i nabyte na osobnych warunkach.

VIII. Próby dodatkowe charakteru informacyjnego.

43. Dla dokładniejszego przeświadczenia się o jakości stali, z której wykonane jest zamówienie, będą dokonywane, oprócz prób wymienionych w pp. 27 — 32 próby dodatkowe, wymienione w pp. 44 — 50.

44. Wyniki prób dodatkowych zapisują się do dziennika odbiorczego, lecz nie mają one decydującego wpływu na zakwalifikowanie szyn do przyjęcia lub odrzucenia.

45. Co dziesiąty próbny odcinek szyny, poddawany próbie na uderzenie pod karafem, będzie nadcięty według nowych warunków technicznych francuskich (Cahier des charges pour la fourniture de rails en acier, art. 6).

46. Co trzydziesty próbny odcinek szyny, poddawany próbie na uderzenie pod kafarem, będzie poddawany próbie wytrzymałości na rozerwanie podług norm dotąd obowiązujących.

47. Raz na miesiąc w okresie wyrobu szyn będą wykonane próby makrograficzne i mikrograficzne z kawałka górnej części górnej szyny według wyboru Inspektora-Odbiorcy, oraz ściślejszy rozbiór chemiczny z próbki metalu, wziętej sposobem wskazanym w p. 9.

48. Próba makrograficzna będzie zrobiona z całego poprzecznego przekroju szyny. W tym celu będzie wycięta z końca szyny płytka grubości około 30 mm i powierzchnia przekroju szyny starannie odpolerowana, będzie poddana działaniu odczynników, oraz próbom twardości.

49. Próba mikrograficzna z określeniem składników i wielkości kryształów będzie dokonana z główki, szyjki i stopki szyny.

50. Przy ściślejszym rozbiorze chemicznym materjału szyny (p. 47) będzie określona zawartość w nim, prócz składników, wymienionych w p. 9, także zawartość innych składników, których określenia zażąda Inspektor-Odbiorca.

IX. Wymiary szyn.

51. Szyny winny być odwalcowane według wymiarów, wskazanych na rysunkach, zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji i według prawideł wykonanych zgodnie z temi rysunkami i ostemplowanych stemplem odbiorczym (p. 4).

52. Od wymiarów normalnych według p. 51 będą dopuszczone następujące odchylenia:

w wysokości szyny i szerokości główki szyny do ± 0,5 mm;

w szerokości stopki do ± 1 mm;

w grubości szyjki do + 0,75 mm i do — 0,5 mm;

w symetryczności przekroju względem osi pionowej;

w stopce do 0,5 mm, w główce do 0,25 mm;

w odległości płaszczyzn przylegania łubków od wierzchołka osi pionowej przekroju szyny ± 0,25 mm, w pozostałych wymiarach poprzecznych szyny do ± 0,5 mm, z wyjątkiem wymiarów mogących wpłynąć na pochylenie płaszczyzn przylegania łubków, które winne ściśle odpowiadać pochyleniu, wskazanemu na zatwierdzonym rysunku.

53. W szynach o przekroju niesymetrycznym względem jego osi pionowej odchylenia dopuszczalne wyznaczy Ministerstwo Komunikacji.

54. Długość normalna szyn zamawianych będzie wskazana w umowie na dostawę.

55. Odchylenia od normalnej długości szyn, sprawdzanej przy jednakowej temperaturze szyny i linijki pomiarowej (p. 4) będą dopuszczone: przy długości szyn do 10 metrów włącznie ± 2 mm, przy długości zaś 10 do 18 metrów ± 3 mm.

56. Końce szyn winny być obcięte pod kątem prostym do osi podłużnej szyny, wąsy zaś pozostałe po obróbce, winny być dokładnie usunięte.

57. Otwory na śruby winny być wiercone i dokładnie cylindryczne. Powierzchnie i krawędzie otworów winny być gładkie. Wąsy pozostałe po obróbce winny być dokładnie usunięte.

58. W wymiarach otworów oraz we wzajemnej ich odległości i odległości skrajnego otworu od końca szyny dopuszcza się odchylenie do ± 1 mm.

59. Szyny rozmaitych długości, krótsze od normalnych, winny być na obydwóch końcach zamalowane olejną farbą dla każdej długości innym kolorem z oznaczeniem długości na obydwóch końcach szyn, na szyjce tym samym kolorem.

X. Wygląd zewnętrzny szyn.

60. Szyny przedstawione do odbioru winny być proste i niewichrowate. Szyny wichrowate nie będą przyjmowane. Prostość szyn będzie sprawdzona zapomocą sztywnej linijki stalowej długości 1 m. Przy przesuwaniu linijki po szynie odchylenie od niej szyny nie powinno być w żadnym punkcie większe jak 1 mm w kierunku poziomym, zaś w kierunku pionowym 2 mm. Wyjątek stanowią końce szyn na długość łubków, gdzie odchylenie zarówno w kierunku poziomym, jak i pionowym nie powinno przekraczać 1 mm.

61. Powierzchnia szyn winna być gładka i czysta, bez żadnych pęknięć, rys zużlowych, wgłębień, bąbli, fałdów lub innych usterek. Czołowe powierzchnie szyn winny być zupełnie czyste i nie wykazywać śladów jamy osadowej.

62. Zasmarowywanie lub zabijanie młotkiem rys i pęknięć, oraz wszelkie tym podobne zabiegi, mające na celu ukrycie braków, są bezwarunkowo zabronione. Spiłowywanie lub wycinanie dłutem rys od walcowania dopuszcza się tylko w tych przypadkach, gdy ich głębokość wynosi nie więcej jak 1 mm, gdy występują nie na całej długości szyny i nie na końcach szyn lub na bocznych zaokrągleniach główki szyny. Nacięcia dłutem będą dopuszczone na głębokość nie większą jak 1 mm i winny być wyrównane pilnikiem przed ostatecznym odbiorem.

XI. Ciężar szyn.

63. Ciężar teoretyczny jednego metra bieżącego szyny, obliczony przy ciężarze gatunkowym stali szynowej 7,83, oraz ciężar całej szyny z potrąceniem otworów przy różnej długości szyn według zamówienia, będzie wskazany na zatwierdzonych rysunkach szyny (p. 4), dołączonych do umowy na dostawę.

64. Dla określenia rzeczywistego ciężaru szyn, przedstawionych do odbioru, będzie zważone nie mniej jak 3% szyn, wskazanych przez Inspektora-Odbiorcę. Otrzymany w ten sposób przeciętny ciężar szyn będzie przyjęty do obrachunku.

65. Odbiorowi podlegają szyny, które, odpowiadają wszystkim innym warunkom odbioru, mają ciężar przewyższający ciężar teoretyczny, równy mu lub mniejszy, nie więcej jak o 2,5% od ciężaru teoretycznego. Szyny, których ciężar jest mniejszy od ciężaru teoretycznego więcej niż o 2,5% mogą być przyjęte tylko za każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

66. Opłacie podlega ciężar rzeczywisty szyn (p. 64) o ile on jest mniejszy od ciężaru teoretycznego lub jemu równy, ciężar zaś większy od teoretycznego podlega opłacie tylko do wysokości jednego procentu ponad ciężar teoretyczny.

XII. Poręka służby szyn.

67. Dostawca poręcza służbę szyn w ciągu lat pięciu po ich odbiorze, licząc od końca roku wywalcowanego na szynach.

68. Dostawca obowiązany jest w ciągu okresu poręki wymienić szynę, zniszczoną wskutek wady materjału, na szynę czyniącą zadość warunkom odbioru.

69. Dostawca ma prawo zbadać na miejscu szynę zakwestjonowaną i zabrać ją lub zostawić w cenie łomu, o ile Zarząd Kolejowy zechce ją jako łom nabyć. W tym celu Zarząd Kolejowy zawiadamia dostawcę o zniszczeniu szyny, podając miejsce i termin zgłoszenia się do jej obejrzenia.

70. Na żądanie Ministerstwa dostawca obowiązany jest dostarczyć szyny specjalnie utwardzone zapomocą sorbityzacji, lub innym sposobem. Warunki techniczne dostawy i poręka służby szyn utwardzonych będą określone w osobnej umowie.

18.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 czerwca 1929 r. Nr. V-2879/29 w sprawie normalnych warunków technicznych dostawy złączek szynowych walcowanych: łubków, podkładek i łapek.

NORMALNE WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY ZŁĄCZEK SZYNOWYCH WALCOWANYCH: ŁUBKÓW, PODKŁADEK I ŁAPEK.

I. Warunki ogólne.

1. Inspektor-Odbiorca oraz przydani mu dozorcy winni mieć w okresie wykonywania zamówionych złączek wolny dostęp w każdym czasie do wszystkich oddziałów huty.

2. Przynajmniej na tydzień przed rozpoczęciem walcowania zamówionych złączek Zarząd Huty winien zawiadomić o tem Inspektora-Odbiorcę.

3. Do sprawdzenia wymiarów złączek dostawca winien jest dostarczyć wszelkie potrzebne miary, prawidła (szablony), linje i t. p.

4. Przynajmniej na tydzień przed rozpoczęciem walcowania, Zarząd Huty winien przedstawić Inspektorowi-Odbiorcy zatwierdzone rysunki złączek, oraz miary, linje i prawidła odbiorcze do sprawdzenia i ostemplowania.

5. Wszystkie próby przewidziane w warunkach przy odbiorze złączek są dokonywane na koszt dostawcy na maszynach, które dostawca obowiązany jest oddać do rozporządzenia Inspektora-Odbiorcy.

II. Materjał złączek.

6. Złączki winny być wyrobione ze stali zlewnej.

7. Złączki winny być wyrobione ze sztab walcowanych, znakowanych według spustów pod kontrolą Inspektora-Odbiorcy.

8. Sposób wyrobu stali na złączki pozostawia się do uznania dostawcy, który jednak winien podać ten sposób to wiadomości zamawiającego.

9. Skład chemiczny stali pozostawia się do uznania dostawcy z zastrzeżeniem jednak, aby zawartość w stali fosforu nie przewyższała 0,06%, siarki zaś 0,05%, oraz aby inne jej własności odpowiadały warunkom wymienionym niżej.

10. Dostawcę obowiązuje dokonywanie rozbioru chemicznego każdego spustu z określeniem zawartości węglika, manganu, krzemu, fosforu i siarki. Materjał do tego rozbioru bierze się ze strumienia podczas rozlewania stali z kadzi do zlewnic lub form.

11. Wyniki rozbioru chemicznego winny być załączone do każdego wykazu złączek, przedstawionych do odbioru.

III. Wyrób złączek.

12. Sztaby stalowe, z których mają być wyrobione złączki, winny być jaknajdłuższe.

13. Górna część sztaby odwalcowanej winna być odcięta na tyle, aby na czołowej powierzchni sztaby nie pozostawało żadnych śladów jamy osadowej.

14. Odwalcowane sztaby winne być zabezpieczone przed nierównomiernem ostygnięciem.

15. Powtórne nagrzewanie sztaby z jakichkolwiek powodów nie dopuszcza się.

IV. Znakowanie złączek.

16. Na każdej złączce, przedstawionej do odbioru, winny być wylewane lub wybite na zimno:

1) Znak Huty nadany jej przez Ministerstwo Komunikacji,
2) dwie ostatnie cyfry roku wykonania złączki,
3) oznacznik typu nawierzchni, wskazany przez Ministerstwo Komunikacji.

Znaki winny być wywalcowane lub wybite na powierzchni, nie stykając się z szyną, wyraźnie i trwale.

V. Odbiór złączek.

17. Odbiór złączek następuje na podstawie wyników:

a) Próby łubków na rozerwanie.
b) Próby łubków na zginanie.
c) Próby podkładek na zginanie.
d) Sprawdzanie wymiarów.
e) Zewnętrznych oględzin.

f) Prócz prób powyższych, mających charakter decydujący, łubki mają być poddawane próbom na uderzenie pod kafarem, które mają charakter informacyjny.

18. Dostawca winien przedstawić do odbioru łubki — każda sztuka oddzielnie, podkładki i łapki zaś związane w paczki, zaplombowane i złożone w sposób, umożliwiający Inspektorowi-Odbiorcy swobodny dostęp do nich, i ułatwiający oględziny.

19. Paczki podkładek i łapek, ostatecznie odebranych, otrzymują stempel odbiorczy wyciśnięty na plombach.

20. Wszystkie odrzucone złączki winne być pod nadzorem Inspektora-Odbiorcy przetopione lub przerobione w sposób, wyłączający powtórne przedstawienie ich do odbioru.

VI. Ilość prób.

21. Każdy rodzaj złączek, pochodzących, łubki bezwarunkowo, inne zaś złączki o ile możności z jednego spustu, dzieli się przed odbiorem na partje w następujących ilościach:

a) przy ilości złączek, nie przewyższającej 10.000 sztuk, łubki na partje po 2000 sztuk, podkładki i łapki na partje po 5000 sztuk;

b) przy ilości złączek, przewyższającej 10.000 sztuk, łubki na partje po 5000 sztuk, podkładki i łapki na partje po 15000 sztuk.

Reszta, pozostająca przy tem dzieleniu, stanowi osobną partję.

22. Partje, utworzone w sposób powyższy (p. 21), próbuje się każdą z osobna.

23. Z każdej partji łubków, utworzonej w sposób, podany w p. 21 bierze się do prób 8 łubków; dwa z nich przeznacza się do prób na rozerwanie, dwa do prób na zginanie, a cztery do prób na uderzenie pod kafarem.

24. Jeżeli jedna z prób na rozerwanie lub zginanie łubków (p. 23, 28 i 29) da wynik niezadawalający, to partja dzieli się na 4 części, poczem każda z tych części podlega tym samym próbom, jak partja pierwotna.

Jeżeli choć jedna z tych powtórzonych prób da wyniki niezadawalające, to odpowiednia część partji odrzuca się.

25. Próbie na zginanie podlegają trzy podkładki z każdej partji.

26. Jeżeli jedna z prób na zginanie podkładek (podług p. 25 i 32) da wynik niezadawalający, to partja dzieli się na 4 części, poczem każda z tych części podlega tym samym próbom, jak partja pierwotna. Jeżeli choć jedna z tych powtórnych prób da wynik niezadawalający, to odpowiednia część partji odrzuca się.

27. Łubki i podkładki, użyte do prób, nie zaliczają się do dostawy.

VII. Próby łubków.

28. Do próby na rozerwanie wycina się po jednej próbce z obu łubków, do niej przeznaczonych (p. 23), przed przewierceniem w nich otworów na śruby. Próbka winna mieć grubość, równą grubości łubka. Pole przekroju poprzecznego próbki powinno wynosić:

$$F = \frac{L^2 \text{ (mm)}}{127{,}3}$$

przyczem L oznacza długość pomiarową próbki w mm.

Wytrzymałość materjału R na rozerwanie winna wynosić 40 do 50 kg/mm²; przyczem wydłużenie E winno być takie, aby iloczyn R x E wynosił conajmniej 850. Przy rozerwaniu należy wyznaczyć granicę plastyczności metalu. Wielkość ta ma znaczenie informacyjne.

29. Do próby na zginanie łubek w gotowym stanie, ułożony swobodnie na dwóch siodełkach, odległych o 420 mm, w położeniu, odpowiadającem pionowemu obciążeniu szyny, winien wytrzymać, pod prasą:

łubek płaski ugięcie co najmniej 10 mm,
inne łubki ugięcie co najmniej 6 mm.

bez ujawnienia pęknięć i innych uszkodzeń.

30. Z pozostałych 4 próbnych łubków (p. 23) tworzy się 2 złącza szynowe, składające się każde z 2-ch końców szyn odpowiedniego typu, długości około 900 mm i 2-ch próbnych łubków, mocno skręconych śrubami. Złącza, złożone w ten sposób położone na 2-ch podporach, oddalonych od siebie o 1 metr, poddaje się dwukrotnemu uderzeniu pośrodku babą o ciężarze 1000 kg, spadającą przy pierwszym uderzeniu z wysokości 0,14 m na każde 10 kg ciężaru 1 m. b. szyny, zaś przy drugiem uderzeniu z wysokości 0,56 m, na każde 10 kg ciężaru 1 m. b. szyny. Wyniki prób na uderzenie pod kafarem zamieszcza się w zaświadczeniu odbioru.

31. Urządzenie kafaru i jego części składowych do próbowania łubków na uderzenie podane jest w p. 29 warunków technicznych na dostawę szyn.

VIII. Próby podkładek.

32. Z każdej partji podkładek (p. 21) wybiera się po trzy podkładki i poddaje się je próbie na zgięcie. W tym celu podkładki (w stanie zimnym) zgina się stopniowo do kąta prostego (90°), przyczem zgięcie nie powinno przechodzić przez dziury na haki lub wkręty. Przy tej próbie na powierzchni zgięcia nie powinny występować żadne ślady pęknięć w materjale.

IX. Sprawdzanie wymiarów.

33. Złączki winny być wykonane zgodnie z zatwierdzonemi rysunkami. Odchylenia od wskazanych na rysunkach wymiarów nie powinny przewyższać: a) w łubkach — w średnicy i położeniu dziur $\pm$ 1 mm, zaś w wymiarach przekroju łubków, z wyjątkiem wysokości (p. 34) $\pm$ 0,5 mm; w długości łubków $\pm$ 3 mm; b) w podkładkach i łapkach: w grubości, wymiarach dziur i w odległościach pomiędzy niemi $\pm$ 0,5 mm; w długości i w szerokości $\pm$ 2 mm.

34. Nachylenie płaszczyzn przylegania łubków winno być wykonane ściśle, zgodnie z zatwierdzonym rysunkiem, od odległości zaś tychże płaszczyzn, wskazanej w rysunku dopuszcza się odchylenia $\pm$ 0,25 mm.

35. Oględzinom i sprawdzeniu wymiarów podlega każda sztuka złączek z ilości przeznaczonej do tego przez Inspektora-Odbiorcę, a która winna być nie mniejszą jak 1% partji, przedstawionej do odbioru. Jeżeli z liczby obejrzanych i zmierzonych poszczególnych złączek znajdzie się niezdatnych nie więcej jak 2%, to po usunięciu ich z partji, poddaje się tę ostatnią dalszym próbom, jeżeli zaś procent niezdatnych wyniesie więcej niż 2%, lecz mniej niż 10%, to można zezwolić hucie na przesortowanie całej partji i powtórne przedstawienie jej do odbioru. Jeżeli ilość niezdatnych złączek wyniesie więcej niż 10% wszystkich podlegających obejrzeniu, to całą przedstawioną do odbioru partję odrzuca się.

36. Odrzuconych złączek wytwórnia nie powinna usuwać przed ukończeniem odbioru całej partji.

X. Zewnętrzny wygląd złączek.

37. Zewnętrzna powierzchnia złączek winna być czysta, bez żużlowych wgłębień, bez nadpęknięć i bąbli.

Usuwanie powyższych braków jest wzbronione; zezwala się jednak wycinać i spiłowywać nieznaczne nierówności na powierzchni.

Dziury winne być wiercone i posiadać kierunek prostopadły do bocznych powierzchni. Powierzchnie czołowe łubków winne być prostopadłe do ich osi podłużnej.

38. Wąsy i zadry, powstające przy cięciu sztaby na pojedyńcze złączki, jak również przy wierceniu dziur oraz przy wycinaniu wszelkich wgłębień i otworów, winny być usunięte.

XI. Ciężar złączek.

39. Ciężar teoretyczny każdej poszczególnej sztuki, wskazany na rysunku, oblicza się, przyjmując ciężar gatunkowy stali 7,85.

40. Ciężar, większy od teoretycznego nie więcej jak o 3%, oraz mniejszy od teoretycznego nie więcej jak 2% może być dopuszczony. Ciężar mniejszy od teoretycznego więcej niż o 2%, lub większy więcej niż 3%, może być dopuszczony jedynie tylko za każdorazowem osobnem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

41. Opłacie podlega ciężar rzeczywisty złączek, o ile on jest mniejszy od ciężaru, podanego na rysunku, lub jest mu równy; ciężar większy podlega opłacie tylko w granicach do wysokości jednego procentu ponad ciężar, podany na rysunku.

42. Rzeczywisty ciężar przedstawionych do odbioru złączek określa się w ten sposób, że przeważa się pod dozorem i według wskazówek Inspektora-Odbiorcy conajmniej 5% każdej odbieranej partji, poczem rezultat dzieli się przez liczbę ważonych sztuk. Otrzymany w ten sposób ciężar przeciętny przyjmuje się dla całej partji.

XII. Poręka służby złączek.

43. Okres poręki służby złączek kończy się z dniem 31 grudnia następnego roku, po roku wybitym na złączce.

44. Poręka odnosi się do tych złączek, które w okresie gwarancyjnym okażą braki, nie pozwalające na ich użycie z powodu nieodpowiadania warunkom dostawy, lub które z tegoż powodu ulegną uszkodzeniu.

45. Dostawca obowiązany jest w ciągu okresu poręki wymienić złączki nieodpowiednie (p. 44). Złączki uznane za wadliwe i podlegające zamianie może dostawca wziąć z powrotem, lub może zarządzić sprzedaż ich na miejscu po uprzedniem skasowaniu na nich znaków huty (wytwórni).

19.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 maja 1928 r. Nr. V-10777/17-27 w sprawie warunków technicznych na dostawę stalowych krzyżownic lanych, stalowych dziobów do krzyżownic, lanych, kutych i walcowanych oraz klinów do nich.

WARUNKI TECHNICZNE NA DOSTAWĘ STALOWYCH KRZYŻOWNIC LANYCH, STALOWYCH DZIOBÓW DO KRZYŻOWNIC, LANYCH, KUTYCH I WALCOWANYCH ORAZ KLINÓW DO NICH.

I. Warunki ogólne wyrobu krzyżownic i dziobów.

1. Inspektor-Odbiorca krzyżownic i dziobów i przydzieleni mu dozorcy winni mieć w okresie wykonywania zamówionych krzyżownic i dziobów wolny dostęp w każdym czasie do wszystkich oddziałów huty.

2. Przyjnajmniej na tydzień przed rozpoczęciem wyrobu zamówionych krzyżownic i dziobów, Zarząd huty winien zawiadomić o tem Inspektora-Odbiorcę.

3. Do sprawdzenia wymiarów krzyżownic i dziobów, dostawca winien jest dostarczyć wszelkie potrzebne miary, prawidła (szablony), linje i t. p.

4. Przynajmniej na tydzień przed rozpoczęciem wyrobu, Zarząd huty winien przedstawić Inspektorowi - Odbiorcy zatwierdzony rysunek krzyżownic i dziobów oraz miary, linje i prawidła odbiorcze do sprawdzenia i ostemplowania.

5. Wszystkie próby, przewidziane w warunkach technicznych przy odbiorze krzyżownic i dziobów, są wykonywane na koszt dostawcy na maszynach, które dostawca obowiązany jest oddać do rozporządzenia Inspektora - Odbiorcy.

II. Materjał krzyżownic, dziobów i klinów.

6. Krzyżownice i dzioby winny być wyrobione ze stali zlewnej węglistej, lub ze stali specjalnej manganowej.

7. Sposób wyrobu stali na krzyżownice i dzioby pozostawia się do uznania dostawcy, który jednak winien jest podać sposób wyrobu do wiadomości zamawiającego.

8. Skład chemiczny stali węglistej na krzyżownice i dzioby pozostawia się do uznania dostawcy, z zastrzeżeniem, aby zawartość w stali fosforu nie przewyższała 0,06%, siarki zaś 0,05%, oraz, aby inne jej własności odpowiadały warunkom wymienionym niżej. Stal specjalna manganowa powinna zawierać conajmniej 13% manganu.

9. Dostawcę obowiązuje dokonywanie rozbioru chemicznego, każdego spustu z określeniem zawartości węglika, manganu, krzemu, fosforu i siarki.

Materjał do tego rozbioru bierze się ze strumienia podczas rozlewania stali z kadzi do zlewnic lub form.

10. Wyniki rozbioru chemicznego winny być załączone do każdego wykazu krzyżownic i dziobów, przedstawionych do odbioru.

11. Kliny do krzyżownic i dziobów winny być wyrobione z miękkiego szarego żeliwa, lub ze stali zlewnej.

III. Wyrób krzyżownic, dziobów i klinów.

12. Krzyżownice i dzioby lane winny być wyżarzone oraz przekute ze wszystkich stron na całej swej długości.

13. Końce krzyżownic i tępe końce dziobów winny być obrobione pod kątem prostym do krawędzi tocznych.

14. Dzioby kute lub walcowane winny być po przekuciu lub odwalcowaniu na całej powierzchni ostrugane lub wyfrezowane.

15. Powierzchnie przylegania klinów do dziobów i szyn, z któremi mają być połączone, winny być po odlaniu obrobione według prawideł (p. 4).

IV. Znakowanie krzyżownic, dziobów i klinów.

16. Na powierzchniach bocznych krzyżownic, dziobów i klinów, nie stykających się z innemi powierzchniami, winny być wybite wyraźnie po dokonaniu ich odbioru i po ostemplowaniu przez Inspektora-Odbiorcę, następujące znaki, wysokości 15 mm:

1) znak Polskich Kolei Państwowych P. K. P.;
2) znak huty, nadany jej przez Ministerstwo Komunikacji;
3) rok wykonania;
4) oznacznik typu, wskazany przez Ministerstwo Komunikacji (typ szyn toru, skos czyli stosunek skrzyżowania, typ rozjazdu lub skrzyżowania, dziób do krzyżownic angielskich prawy lub lewy i t. p.);
5) numer spustu.

V. Odbiór krzyżownic, dziobów i klinów.

17. Odbiór krzyżownic i dziobów następuje na podstawie wyników:

a) prób wytrzymałości stali z której są wyrobione;
b) próby twardości;
c) sprawdzenia ich wymiarów;
d) oględzin zewnętrznych.

18. Przedstawiając krzyżownice i dzioby do odbioru, dostawca winien złożyć Inspektorowi-Odbiorcy wykaz krzyżownic i dziobów według spustów, z oznaczeniem ilości krzyżownic i dziobów wyrobionych z każdego spustu i z podaniem składu chemicznego każdego spustu.

19. Krzyżownice i dzioby przedstawiane do odbioru, winny być ułożone w jednej warstwie, tak aby dostęp do nich był swobodny i oględziny ułatwione.

20. Dzioby do krzyżownic angielskich będą przedstawiane do odbioru parami.

21. Krzyżownice i dzioby przyjęte będą ostemplowane na czołowych powierzchniach stemplami odbiorczemi.

22. Na krzyżownicach i dziobach przyjętych będą wybite znaki wymienione w p. 16, na krzyżownicach zaś i dziobach odrzuconych będzie wybity na dostateczną głębokość krzyż o długości ramion 25 mm, oznaczających odrzucenie.

23. Odbiór klinów następuje na podstawie wyników:

a) sprawdzenia wymiarów,
b) oględzin zewnętrznych.

24. Kliny winny być przedstawiane do odbioru przywiązane do krzyżownic i dziobów, do których mają być użyte, drutem, przewleczonym przez otwory do śrub. Kliny odebrane są wysyłane z zachowaniem tego porządku.

25. Kliny odrzucone będą rozbite młotem.

VI. Próby materjału krzyżownic i dziobów.

a) Próba wytrzymałości na rozerwanie.

26. Próbki na rozerwanie winny być wycięte z główki, skrzydła lub dzioba krzyżownicy lub z główki oddzielnego dzioba.

27. Jako dowód, że próbki nie ulegały po wycięciu ani mechanicznej ani termicznej obróbce, winny one posiadać na końcach dwa punkty, w odległości 360 mm jeden od drugiego, ostemplowane stemplami odbiorczemi.

28. Próbka na rozerwanie ma mieć średnicę 20 mm i długość pomiarową 200 mm.

29. Próbki z krzyżownic i dziobów lanych ze stali węglistej winny wykazać przy rozerwaniu wytrzymałość R nie mniejszą jak 70 kg/mm², wydłużenie zaś E nie mniejsze jak 10%, przyczem iloczyn R. E. winien wynosić conajmniej 750.

30. Próbki z krzyżownic i dziobów kutych lub walcowanych ze stali węglistej winny wykazać przy rozerwaniu wytrzymałość R nie mniejszą, jak 80 kg/mm², wydłużenie zaś E nie mniejsze jak 8%, przyczem iloczyn R. E. winien wynosić conajmniej 720.

31. Próbki z krzyżownic ze stali manganowej specjalnej, winny wykazać przy rozerwaniu wytrzymałość R nie mniejszą, jak 85 kg/mm², wydłużenie zaś E nie mniejsze jak 22%, przyczem iloczyn R. E. winien wynosić conajmniej 2000.

b) Próba twardości.

32. Krzyżownice i dzioby poddawane są próbie twardości przez wgniatanie kuli, według sposobu Brinell'a, przy średnicy kuli 10 mm. i nacisku 3000 kg w toczną powierzchnię główki, wygładzoną pilnikiem.

33. Maszyny użyte do próby twardości powinny dać możność sprawdzenia nacisku. Maszyny nie dające możności sprawdzenia nacisku mogą być użyte tylko w warunkach, dających możność codziennego sprawdzenia ich pracy zapomocą innych maszyn. Czas trwania całkowitego obciążenia będzie wynosił nie mniej jak 15 sekund. Średnica powierzchni wgniatania będzie określona zapomocą przyrządu, dającego możność odczytu z dokładnością 0,05 mm.

34. Liczba twardości (stosunek nacisku w kg do powierzchni wgniatania w mm²) winna wynosić dla krzyżownic i dziobów lanych conajmniej

200 kg/mm², dla dziobów zaś kutych i walcowanych conajmniej 240 kg/mm², a dla krzyżownic ze specjalnej stali manganowej conajmniej 200 kg/mm².

VII. Ilość prób.

35. Z każdych 30 sztuk lub mniej krzyżownic, również jak z każdych 30 sztuk lub mniej dziobów, przedstawionych do odbioru, będzie użyta jedna sztuka do wyrobienia próbki na rozerwanie.

36. Dla krzyżownic ze stali manganowej, próbki wytrzymałości wyrabiane będą z nadlewki, która ulegnie takiej samej obróbce, jak sama krzyżownica.

37. Jeżeli próba na rozerwanie (p. 35) da wyniki niezadawalające, to próba ta będzie powtórzona nad dwiema sztukami z tej samej partji sztuk trzydziestu, i jeżeli choć jedna próba z tych dodatkowych prób da wyniki niezadawalające, to cała partja zostanie odrzucona.

38. Próbie na twardość będą poddane każda krzyżownica i każdy dziób. Krzyżownice i dzioby nie czyniące zadość tej próbie będą odrzucone.

39. Sztuki użyte do próby wytrzymałości nie będą wliczone do dostawy.

40. Sztuki odrzucone przy próbach nie mogą być przedstawiane powtórnie do odbioru. Numery sztuk odrzuconych winny być wciągnięte do protokółów odbiorczych.

VIII. Wymiary krzyżownic, dziobów i klinów.

41. Krzyżownice, dzioby i kliny, winny być wyrobione dokładnie według wymiarów, wskazanych na rysunkach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji, i według prawideł, wykonanych zgodnie z temi rysunkami i ostemplowanych stemplem odbiorczym (p. 4).

42. Od normalnych wymiarów krzyżownic i dziobów według p. 41 będą dopuszczane odchylenia w długości krzyżownic do 2 mm, w długości dziobów do 1 mm i wymiarach przekroju do $\pm$ 0,5 mm z wyjątkiem wymiarów, mogących wpłynąć na pochylenie powierzchni przylegania klinów i łubków, lub na tworzenie się występów w powierzchniach tocznych łączonych szyn, krzyżownic i dziobów, które winny ściśle odpowiadać wskazanym na zatwierdzonych rysunkach.

43. Od normalnych wymiarów klinów według p. 41 będą dopuszczone odchylenia do $\pm$ 1 mm z wyjątkiem wymiarów, wskazanych w p. 42.

44. Otwory na śruby winny być wiercone i dokładnie cylindryczne. Powierzchnie i krawędzie otworów winny być gładkie. Wąsy pozostałe po obróbce winny być dokładnie usunięte.

45. W wymiarach otworów, oraz we wzajemnej ich odległości i odległości skrajnego otworu od końca krzyżownicy lub dziobu, dopuszcza się odchylenie do $\pm$ 1 mm.

IX. Wygląd zewnętrzny krzyżownic, dziobów i klinów.

46. Krzyżownice i dzioby lane po ich przekuciu winny mieć powierzchnie czyste i wolne od bąbli i nie powinny ujawniać śladów pęknięć, łuszczenia, porowatości lub innych wad materjału, ani też powierzchownych nierówności, zwłaszcza na powierzchniach toczenia się obręczy i przylegania ich obrzeży.

47. Dzioby kute i walcowane winny mieć powierzchnie zupełnie czyste i gładkie.

48. Powlekanie krzyżownic, dziobów, lub klinów farbą, olejem i t. p. przed odbiorem nie dozwala się.

X. Ciężar krzyżownic i dziobów.

49. Sprawdzanie ciężaru poszczególnych sztuk krzyżownic lub dziobów nie jest wymagane z uwagi na to, że zapłata następuje od sztuki.

Inspektor-Odbiorca musi mieć jednak możność przez przeważenie poszczególnych sztuk, stwierdzić ogólną zgodność ich ciężaru z tym, jaki podany jest w zamówieniu na podstawie normalnej specyfikacji.

XI. Poręka służby krzyżownic i dziobów.

50. Dostawca poręcza służbę krzyżownic i dziobów w ciągu pełnych czterech lat, licząc od dnia 31 grudnia roku ich odbioru.

51. Dostawca obowiązany jest w ciągu okresu poręki wymienić krzyżownicę lub dziób, zniszczone wskutek wady materjału.

52. Krzyżownica lub dziób uszkodzony (p. 51) będzie oddany na składzie kolejowym do dyspozycji dostawcy, który o zaszłem uszkodzeniu będzie zawiadomiony.

53. Dostawca ma prawo zbadać na miejscu krzyżownicę lub dziób uszkodzony i zabrać je.

20.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 czerwca 1929 r. Nr. V/2879/29 w sprawie Normalnych warunków technicznych dostawy złączek szynowych niewalcowanych haków, śrub, wkrętów i pierścieni sprężynowych.

NORMALNE WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY ZŁĄCZEK SZYNOWYCH NIEWALCOWANYCH: HAKÓW, ŚRUB, WKRĘTÓW I PIERŚCIENI SPRĘŻYNOWYCH.

I. Warunki ogólne.

1. Inspektor-Odbiorca i przydani mu dozorcy winni mieć w okresie wykonywania zamówionych złączek wolny dostęp w każdym czasie do wszystkich oddziałów wytwórni.

2. Przed rozpoczęciem wyrobu zamówionych złączek, Zarząd wytwórni winien zawiadomić Inspektora-Odbiorcę o terminie przystąpienia do wyrobu.

3. Do sprawdzenia wymiarów złączek, dostawca winien dostarczyć wszelkie potrzebne miary i przyrządy.

4. Przed rozpoczęciem wyrobu Zarząd wytwórni winien przedstawić Inspektorowi-Odbiorcy zatwierdzone rysunki złączek, oraz miary i przyrządy do sprawdzenia i ostemplowania.

5. Wszelkie próby, przewidziane w warunkach technicznych przy odbiorze złączek, są dokonywane na koszt dostawcy na maszynach, które dostawca

obowiązany jest oddać do rozporządzenia Inspektora-Odbiorcy.

II. Materjał złączek.

6. Złączki winny być wyrobione ze zwykłej stali zlewnej, pierścienie zaś ze stali sprężynowej.

7. Sposób wyrobu stali na złączki pozostawia się do uznania dostawcy, który jednak winien jest podać ten sposób do wiadomości zamawiającego.

8. Uchybienia w średnicy, względnie w grubości i w prawidłowości kształtu przekroju prętów stalowych mogą wynosić $\pm$ 0,20 mm, lecz nie więcej jak $\pm$ 1% przy średnicy prętów okrągłych do 26 mm, i nie więcej, jak $\pm$ 1,5% przy grubości prętów kwadratowych do 20 mm.

Pręty o przekroju kwadratowym nie powinny wykazywać wichrowatości płaszczyzn.

9. O dopuszczeniu materjału do wyrobu złączek decyduje wynik prób na rozerwanie, przeprowadzonych przez Inspektora-Odbiorcę, przyczem próby te mogą być dokonywane albo w hucie, podczas wyrobu sztab, albo też w samej wytwórni złączek.

10. Do próby na rozerwanie dzieli się pręty stalowe na partje po 5000 kg. ciężaru, jeżeli próba ta odbywa się w hucie, zaś po 2500 kg ciężaru, jeśli próba ta odbywa się w wytwórni.

Z każdej partji poddaje się próbie na rozerwanie jeden pręt.

11. Próbie na rozerwanie poddaje się pręty o średnicy do 20 mm w stanie nieobrobionym, powyżej zaś 20 mm w stanie obtoczonym do 20 mm. Długość pomiarowa próbki powinna wynosić

$$L = 11{,}3 \sqrt{F}$$

przyczem F oznacza powierzchnię przekroju poprzecznego próbki.

Wtyrzymałość materjału R na rozerwanie winna wynosić: śrub, haków i wkrętów 38 do 50 kg/mm^2, pierścieni zaś conajmniej 60 kg/mm^2, przyczem wydłużenie E winno być takie aby iloczyn $R \times E$ wynosił:

w śrubach, hakach i wkrętach conajmniej 900, w pierścieniach conajmniej 800.

12. Jeżeli próba na rozerwanie (p. 10) da wynik niezadawalający, to partja dzieli się na 4 części, poczem każda część podlega tej samej próbie, której nie odpowiedziała partja pierwotna.

Jeżeli ta powtórna próba da wynik niezadawalający, to odpowiednia część partji odrzuca się.

III. Znakowanie złączek.

13. Każdy hak, wkręt i śruba otrzymuje w miejscu, wskazanem na rysunku, numer wytwórni, nadany jej przez Ministerstwo Komunikacji, oraz dwie ostatnie cyfry roku wykonania złączki.

IV. Odbiór złączek.

14. Złączki winny być odbierane na podstawie: a) prób mechanicznych, b) sprawdzenia wymiarów i c) zewnętrznych oględzin.

15. Dostawca winien przedstawić do odbioru złączki zapakowane w beczkach, skrzyniach lub w koszach.

16. Wszystkie beczki, skrzynki lub kosze, zawierające odebrane ostatecznie złączki, winny być zaplombowane stemplem odbiorczym w sposób, gwarantujący nienaruszalność zawartości.

V. Próby mechaniczne złączek.

17. Cała ilość przedstawionych do odbioru śrub, haków i wkrętów rozdziela się na osobne partje, a mianowicie: o ile ilość całkowita każdego rodzaju złączek nie przewyższa 10.000 sztuk, to na partje po około 2000 sztuk każda; przy ilościach od 10.000 do 100.000 sztuk — na partję po około 5000 sztuk, zaś przy ilościach ponad 100.000 sztuk — na partję po około 8000 sztuk każda. Pierścienie dzielić należy na partje po około 1000 sztuk.

Reszta, wypadająca przy powyższem podziale stanowi osobną partję.

18. Partje utworzone w sposób powyższy (p. 17), próbuje się każda zosobna. Próbie podlegają po 3 sztuki każdego rodzaju złączek, mianowicie 3 śruby z naśrubkami, 3 haki, 3 wkręty, pierścieni zaś wybiera się do prób po 30 z każdej partji.

19. Jeżeli z liczby próbowanych wyrobów danej partji choć jedna sztuka nie odpowie wymaganym warunkom, to partja dzieli się na 4 części i każdą taką część próbuje się, jak osobną partję. Jeżeli z której bądź takiej części, chociażby jedna sztuka próby nie wytrzymała, to daną część partji odrzuca się.

Jeżeli choć jeden z badanych pierścieni nie odpowie wymaganiom, to bierze się z tej samej partji jeszcze 30 pierścieni i poddaje się wspomnianej próbie. Jeżeli choć jedna z tych dokonanych prób będzie niezadawająca, to odrzuca się całą partję, z której próbki były wybrane.

20. Sztuki zużyte do prób, nie zaliczają się do dostawy.

21. Śruby, oraz wkręty, nagwintowane na zimno, należy próbować na zgięcie do 45°, zaś wkręty, nagwintowane na gorąco, na zgięcie do 180°, przez przeginanie naokoło pręta tej samej średnicy. Przy próbie tej nie powinny ujawniać się ślady znaczniejszego uszkodzenia materjału.

22. Moc gwintu śruby i naśrubka wyprobowuje się przez nakręcanie naśrubka, po założeniu tulejki na zamocowaną śrubę tak długo, aż nastąpi przekrecenie trzpienia o 30°, przyczem ani materjał, ani gwint śruby lub naśrubka nie powinny ujawniać żadnych śladów uszkodzenia.

23. Próbne haki mają być zginane na zimno w obrączkę, aż do zetknięcia się główki z końcem trzpienia. Przy próbie tej nie powinno być żadnych śladów uszkodzenia materjału.

24. Próba pierścieni winna być dokonywana przez zaciśnięcie aż do zupełnego spłaszczenia 30 pierścieni na sworzniu śrubowym z przekładkami między niemi i pozostawieniem w stanie zupełnego spłaszczenia conajmniej przez 6 godzin.

Przy próbie tej pierścienie nie powinny się łamać, oraz winny powrócić do pierwotnego stanu, przyczem osiadanie nie może przewyższać 0,3 mm.

VI. Sprawdzanie wymiarów.

25. Złączki winny być wykonane zgodnie z zatwierdzonemi rysunkami. Odchylenia od wymiarów, wskazanych na rysunkach, nie powinny przewyższać: w wymiarach śrub i haków w długości ± 3 mm, wkrętów zaś ± 5 mm w innych wymiarach ± 0,5 mm, z wyjątkiem wymiarów główki haka, w których dopuszcza się odchylenia ± 1,0 mm; w pierścieniach o grubości 5 do 9 mm, odchylenia mogą wynosić ± 0,5 mm, w pierścieniach zaś o grubości powyżej 9 mm ± 1,0 mm.

Powierzchnia przylegania haka do stopki szyny winna być wykonana ściśle podług rysunku.

Przygrubienie trzpienia pod główką haka, wkręta i śruby, nieprzewyższające 0,5 mm może być dopuszczone na długości nie większej, jak 35 mm w haku, zaś 25 mm we wkręcie i śrubie.

26. Główki haków, śrub i wkrętów winny być wykute, lub wytłaczane z trzpienia.

27. Gwint śruby, nasśrubka i wkręta winien być zgodny z rysunkiem.

28. Naśrubki winny być wykonane zgodnie z rysunkiem, dziury winne się znajdować w środku konturu ich powierzchni poziomej; kierunek zaś tych dziur winien być prostopadły do postawy.

29. Gwint naśrubków winien w zupełności odpowiadać gwintowi śrub; każdy naśrubek winien wkręcać się na śrubę od ręki, na wysokość od połowy do całego naśrubka, dalej zaś dośrubowywać się zwykłym kluczem naśrubkowym i siedzieć na śrubie mocno bez chybotania się.

30. Śruby i naśrubki winny być naoliwione bezpośrednio po nagwintowaniu.

31. Oględziny złączek należy dokonywać w ilości nie mniejszej jak 10% każdej partji (p. 17), podlegającej odbiorowi. Ze złączek poddanych oględzinom, wybiera Inspetkor-Odbiorca pewną ilość sztuk, według swego uznania, w celu sprawdzenia wymiarów.

32. Jeżeli procent niezdatnych sztuk zmierzonych i sztuk obejrzanych w danej partji wyniesie więcej niż 2%, lecz mniej niż 10%, to zezwala się wytwórni na przesortowanie partji, podlegającej odbiorowi i powtórne przedstawienie jej do odbioru.

33. Jeżeli ilość złączek, uznanych za niezdatne z liczby obejrzanych i zmierzonych wyniesie więcej niż 10%, to odpowiednia partja odrzuca się.

34. Wszystkie odrzucone złączki mają, pod nadzorem Inspektora-Odbiorcy, mieć skasowany znak, nadany wytwórni przez Ministerstwo Komunikacji, lub powinny być przerobione w sposób wyłączający powtórne przedstawienie ich do odbioru.

VII. Zewnętrzne oględziny.

35. Zewnętrzna powierzchnia złączek nie powinna wykazywać żużlowych wgłębień oraz pęknięć i uszkodzeń materjału.

36. Usuwanie powyższych braków jest wzbronione.

37. Rąbki, powstające przy wyrobie złączek, winny być usunięte.

38. W hakach nie są wymagane ostre krawędzie trzpienia ani dokładnie płaskie powierzchnie boczne, jednak naogół odkucie powinno być czyste i gładkie.

39. O ile wkręty są nacinane na zimno, winny one być ocynkowane.

VIII. Ciężar złączek.

40. Ciężar teoretyczny każdej poszczególnej sztuki, obliczony przy ciężarze gatunkowym stali 7,85, będzie wskazany na rysunkach.

41. Ciężar większy od teoretycznego nie więcej jak o 3%, oraz mniejszy nie więcej jak o 2% może być dopuszczony. Ciężar mniejszy od teoretycznego więcej niż o 2% lub większy od teoretycznego więcej niż 3% może być dopuszczony tylko za osobnem każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

42. Opłacie podlega ciężar rzeczywisty złączek, o ile on jest mniejszy od ciężaru, wskazanego na rysunku, lub jest mu równy, ciężar zaś większy podlega opłacie tylko do wysokości jednego procentu ponad ciężar, podany na rysunku.

43. Rzeczywisty ciężar przedstawionych do odbioru złączek określa się przez przeważenie całej dostawy, lub też jej części, w każdym razie nie mniej jak 5% dostawy, pod dozorem i według wskazówek Inspektora-Odbiorcy.

IX. Poręka służby złączek.

44. Okres poręki służby złączek kończy się z dniem 31 grudnia roku następnego po roku, wybitym na złączce.

45. Poręka odnosi się do tych złączek, które w okresie gwarancyjnym okażą braki, nie pozwalające na ich użycie z powodu nieodpowiadania warunkom dostawy, lub które z tegoż powodu ulegną uszkodzeniu.

46. Dostawca obowiązany jest w ciągu okresu poręki wymienić złączki nieodpowiednie (p. 44).

Złączki, uznane za wadliwe i podlegające zamianie, może dostawca wziąć z powrotem, lub może zarządzić sprzedaż ich na miejscu, po uprzedniem skasowaniu na nich znaków wytwórni.

47. Powyższe postanowienia, dotyczące poręki, nia odnoszą się do pierścieni sprężynowych.

SPRAWY ZABEZPIECZENIA RUCHU POCIĄGÓW.

21.

Nr. U. Z. III. 45/6 z dnia 30 grudnia 1931 r. w sprawie uzupełnień i zmian w warunkach technicznych dostawy petard ostrzegawczych.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom dokonać odręcznie w warunkach technicznych dostawy petard ostrzegawczych, ogłoszonych w Dz. Urz. M. K. Nr. 9 z roku 1925 i wydanych oddzielnie w postaci odbitki z tegoż Dziennika, następującej zmiany i uzupełnienia:

1) W ustępie trzecim po słowach „Pudełko petardy wyłożone papierem nasyconym parafiną" dodać słowa „lub płótnem gumowanem".

2) Cały ustęp dziesiąty, dotyczący dokonywania prób, powinien brzmieć, jak następuje:

„Próby powinny być wykonane próżnym wagonem towarowym.

Wybuch petardy ostrzegawczej powinien nastąpić pod ciśnieniem pierwszego koła wagonu wjeżdżającego na petardę (spłonkę) z szybkością 6 km/godz.".

Powyższe zmiany i uzupełnienia obowiązują po ogłoszeniu niniejszego przy nowych przetargach na dostawę petard ostrzegawczych.

ZAWIADOMIENIA:

Nakładem Polskiej Agencji Telegraficznej wyszedł z druku „Rocznik Polityczny i Gospodarczy" na rok 1932.

Jest to wydawnictwo, którego brak żywo dawał się odczuwać w Polsce. Skupia ono na 850 stronach druku wszystkie informacje, jakich dotychczas szukać trzeba było bądź w poszczególnych specjalnych „Almanachach" lub podręcznikach, bądź w dziennikach ustaw, bądź wreszcie w poszczególnych instytucjach, co niejednokrotnie nastręcza liczne trudności. Rocznik P. A. T. wzorowany na najpoważniejszych tego rodzaju wydawnictwach zagranicznych zapełnia wielką lukę, jaka dawała się dotychczas odczuwać w życiu publicznem Polski Odrodzonej.

Wymieniony „Rocznik", którego cena wynosi 15 zł, jest do nabycia w Polskiej Agencji Telegraficznej i jej Oddziałach w Poznaniu, Toruniu, Lublinie i Lwowie. Przy kupnie od 10 egzemplarzy wzwyż udziela się rabatu 10%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 58791. 20.II.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

31 marca | Nr. 3. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPIS Nr. 3

wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego, których używać nie należy, z podaniem wyrazów i wyrażeń właściwych.

Wyrazy i wyrażenia

Niewłaściwe	Właściwe
Ad referendum	Do zreferowania
Adnotacja	Uwaga
Alegat	Załącznik
Aprowizacja	Zaopatrzenie
Autorytatywny	Posiadający powagę, kompetentny
Autorytatywna opinja (massgebende Meinung)	Opinja kompetentna
Analogiczny sposób	Sposób podobny
Citissime	Bardzo pilne
Delikt	Przestępstwo
Destrukt	Przedmiot zużyty, zniszczony
Dokument na zwrot	Dokument zwrotu
Dyrekcja Warszawa, Radom, Wilno, Gdańsk i t. p.	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie, w Radomiu i t. p., w skróceniu: Dyrekcja Warszawska, Radomska i t. p.
Eksport	Wywóz
Fungować	Pełnić czynności, urzędować
Funkcja służbowa	Czynność służbowa
Grozić niebezpieczeństwem dla ruchu	Zagrażać bezpieczeństwu ruchu
Kontrolor	Kontroler
Mianowanie w konkursie	Mianowanie z konkursu
Odnieść na czyjś koszt	Zaliczyć na czyjś koszt
Osąd	Osądzenie
Przekonać się w czem (rus.)	Przekonać się o czem
Personał, personal	Personel
Przydybać przesyłkę w pociągu	Wykryć, znaleźć przesyłkę w pociągu
Prokurzysta	Prokurent
Przeładowanie wagonu (nadmierne naładowanie)	Przeciążenie wagonu
Przeładowanie stacji wagonami lub ładunkiem	Przepełnienie stacji wagonami lub przesyłkami
Przepisać postój	Wyznaczyć postój

Niewłaściwe	Właściwe
Przydatki drogowe	Przynależności drogowe
Przydelegowany	Delegowany, wydelegowany do kogo, czego
Podejmuje się ruch	Otwiera się lub wznawia się ruch
Postawienie toru na miejsce	Ułożenie toru na miejscu lub nasunięcie toru na miejsce
Skład osobisty	Skład osobowy
Substytucja	Zastępstwo
Substytut	Zastępca
Szkolący się pracownik	Pracownik kształcący się w zawodzie
Tablica	Jest to wyraz ogólny, odnoszący się do danych rysunkowych i cyfrowych, pomieszczonych na oddzielnych kartkach lub obrazkach
Tabela	Stosuje się do tablic z danemi wyłącznie liczbowemi, przeważnie w pewnych zastosowaniach utartych, np. tabela wygranych, tabela opłat, podatków i t. p.
Urzędy nie ulegające przerwie	Urzędy czynne bez przerwy
Ustawianie wagonów stosownie do położenia geograficznego stacji	Ustawianie wagonów pociągu kolejno podług stacyj
Zaprowadzenie pociągu nadzwyczajnego	Wyznaczenie pociągu nadzwyczajnego
Zgłoszenie wniosku, poprawki	Wystąpienie z wnioskiem, z poprawką

Warszawa, dnia 3 marca 1932 r.

Przewodniczący Komisji Językowej
Inż. dr. A. Wasiutyński.

Komunikat Komisji Językowej.

W okresie czasu od marca 1919 r. do grudnia 1924 r. Komisja Językowa Ministerstwa Komunikacji ogłosiła 9 okólników językowych. Ponieważ niektóre postanowienia, zawarte w tych okólnikach, straciły obecnie swoje znaczenie lub odnoszą się do terminów, które już weszły do systematycznych zbiorów mianownictwa parowozowego, wagonowego i innych, uzgodnionych z Komisją, Komisja Językowa postanowiła przejrzeć wszystkie pomienione okólniki i wyrazy z nich, mające jeszcze obecnie znaczenie, wydać ponownie w spisach, wydawanych zgodnie z Regulaminem Komisji, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji w dniu 13.XII.1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 1/31 r. poz. 1), pozostałe zaś opuścić.

Spis Nr. 3, pomieszczony wyżej, wyczerpuje ostatecznie wyrazy i wyrażenia, wzięte z dawnych 9-ciu okólników językowych, i wobec tego Komisja unieważnia dawniejsze okólniki językowe od Nr. 1 do Nr. 9 włącznie.

W stosunku do terminów, odnoszących się do urządzeń drogowych, podanych w dawnych okólnikach jako równoznaczniki terminów niemieckich, Komisja uznała, że obecnie niema potrzeby dawania w tym zakresie terminów niemieckich lub rosyjskich dla oznaczenia wyrazów polskich, które są już w użyciu. Wyrazy te z ich określeniem polskiem znajdą się w słowniku technicznym, który się opracowuje według układu słownika z zakresu eksploatacji technicznej.

Warszawa, dnia 3 marca 1932 r.

Przewodniczący Komisji Językowej
Inż. dr. A. Wasiutyński.

Wyjaśnienie.

Poprawienie wyrażenia „Na- i wyładunek" na „Naładunek i wyładunek", podane w spisie Nr. 1 wyrazów i wyrażeń obcych lub nieodpowiadających duchowi języka polskiego (Dodatek do Dz. Urz. M. K. Nr. 10/30 r. str. 3 wiersz 21) nie należy uważać za sprzeczne ze spisem terminologicznym Nr. 2 terminów odnoszących się do spraw handlowych (Dodatek do Dz. Urz. M. K. Nr. 13/31 r. str. 2 wiersz 12), gdyż w spisie Nr. 1 chodziło tylko o przykład niewłaściwego skrótu „Na- i wyładunek".

Warszawa, dnia 3 marca 1932 r.

Przewodniczący Komisji Językowej
Inż. dr. A. Wasiutyński.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 59108. 23.III.32. 8.300.